

**Tollas Gábor**

## **BLOKÁD ÉS LÉGIHÍD BÉCSBEN?**

**„Ausztia nem Németország, Bécs nem Berlin!”<sup>1</sup>**

1948. június 24-én hajnalban, válaszul a nyugati hatalmak összevont megszállási övezeteikben végrehajtott pénzreformra, a szovjetek lezárták Berlin külső- és belső szektorhatárait, valamint Németország nyugati fele irányába az övezethatárt, és ezzel megszűnt az összeköttetés földön, vízen és vasúton Nyugat-Berlin, valamint Németország nyugati fele között. Ezzel kezdetét vette a közel egy évig tartó berlini blokád, a hidegháború első komoly, akár fegyveres összecsapás veszélyét is magában hordozó konfliktusa. A blokád következményei lettek: az emberiség történetének egyik, ha nem „a” legnagyobb logisztikai vállalkozása, a léghíd, a nyugati hatalmak és a németek viszonyában bekövetkező pszichológiai hatás, valamint az országban és a városban véglegesedő szakadás, amely évtizedekre megosztotta nemcsak a németeket, hanem Európát, sőt a világot is.

Mindeközben alig tudunk valamit arról, hogy Bécs ugyanúgy négyhatalmi megszállás alatt állt, mint Berlin, és ugyanúgy a szovjet megszállási övezet szívében terült el, mint az egykori német birodalmi főváros, bizonytalanná téve és a szovjetek kénye-kedvének kitéve a megközelítési útvonalakat. Ha Berlin megtartása a nyugati hatalmak számára 1948 nyarán szinte lehetetlennek tűnt, akkor Bécs helyzete, a sajátos különbségekből fakadóan, egyenesen megoldhatatlan akadályokat gördített volna egy esetleges léghíd kivitelezése elé. Az alábbi tanulmányban megvizsgáljuk, miben tért el az osztrák főváros helyzete Berlinétől, végül miért nem került sor mégsem egy „bécsi blokádra”, és milyen terveket fontolgattak a nyugati hatalmak arra az eshetőségre, ha mégis bekövetkezett volna.

---

<sup>1</sup> Ezzel a jelszóval igyekeztek megnyugtani a hatóságok az osztrák lakosságot az első berlini válság 1948-as kitörésekor. – in: *Hufschmied* 2002, 38. o.

## Összeköttetés Bécs és a nyugati megszállási övezetek között

Legelőször a szovjetek vontak párhuzamot Bécs és Berlin között, és erre való hivatkozással utasították el, hogy Bécs megközelítéséről megállapodást kössenek. Az 1945. július 9-i övezeti egyezményben nincs szó a nyugati megszállási övezetek és a nyugati hatalmak bécsi szektorai közötti összeköttetési útvonalak szabad használatáról. A közlekedéssel kapcsolatban mindössze annyit jegyeznek meg, hogy „a megszálló hatalmak hadereje és funkcionáriusai szabad megközelítést élveznek ahhoz a repülőtérhez, amely ellenőrzésük alá kerül, illetve amelyiket használják”<sup>2</sup>. Mivel azonban közelebbről nem írták le, hogy ez alatt mi értendő, a szovjetek bármilyen ürüggyel akadályozhatták ezen útvonalak szabad használatát is. Fontos megjegyeznünk, hogy az ausztriai övezetfelosztásról szóló első szovjet tervezetben rögzítették, hogy minden megszállási övezetnek legyen biztosított összeköttetése Béccsel.<sup>3</sup> A szövetséges csapatok főparancsnokainak stábfőnökei között 1945. július 24-25-én Bécsben lezajlott megbeszélésen külön jegyzőkönyvben fektették le a bécsi megközelítés részleteit. Ennek megfelelően a Linz – St. Pölten – Bécs vonalat rendelték az amerikaiak és a franciák, a Bruck – Bécsújhely – Bécs útvonalat pedig a britek használatára.<sup>4</sup> A Bécs és Ausztria nyugati megszállási övezetei közötti légi folyosókat, illetve a Bécs és a kijelölt repterek közötti közúti és vasúti összeköttetés vonalát szintén ezeken a megbeszéléseken, a jegyzőkönyv 5. pontjában jelölték ki.<sup>5</sup>

A nyugati hatalmaknak juttatott légi folyosó Linz és Bécs között húzódott, északi határa a Duna volt, délen, természetes határ híján a Linz – Steyer – Scheibbs – St. Pölten – Bécs vonalban határozták meg. A Szovjetunió az amerikaiaknak a következő szárazföldi folyosót ajánlotta Felső-Ausztria (amerikai övezet) és Bécs között: az övezethatárt az Ennsnél átlépve St. Pölten irányába, Micheldorfon és Tullnon át Langenlebarnba, onnan a reptértől Bécsig a Dopplerhüttén és Exelbergen át vezető út állt volna rendelkezésre. Az amerikaiak azonban az útvonal megtekintése után elutasították a Langenlebarn és Bécs közötti szakaszt, mert az nem volt minden időjárási viszony melletti használatra alkalmas. Ezért a végső

<sup>2</sup> Rauchensteiner 1979, 343. o.

<sup>3</sup> Mueller 2005, 29. o.

<sup>4</sup> Schmidl 2000, 179. o. – Feltehetően azonban itt is egy ahhoz hasonló megegyezésről van szó, mint amilyenben megállapodtak a főparancsnokok berlini konferenciáján 1945. június 29-én. Németországban a nyugati hatalmak ideiglenes használatra megkaptak egy főutat, egy vasútvonalat és két légi folyosót, mindezt a közlekedési utak rossz állapotára való tekintettel, és figyelembe véve a szovjet igényeket csapataik leszerelése érdekében. – in: Clay 1950, 29-30. o. Rauchensteiner 1979, 343. o.

<sup>5</sup> Prigl 1993, 148. o.

szabályozás úgy nézett ki, hogy az amerikai reptértől az út a légitámaszpont mentén vezetett St. Andrä Wördernig, aztán Klosterneuburg-Kirlingen át Nußdorfba, az amerikai szektorba. Rögzítették továbbá, hogy az amerikai katonák használhatják a Ferenc József pályaudvar és Langenlebarn közötti vasúti összeköttetést. Maga a település, Langenlebarn, szovjet ellenőrzés alatt volt, de a reptér, a mellette álló barakk-tábor és a Florahof területe a bécsi amerikai szektor részét képezte.<sup>6</sup> Hogy a helyzet Ausztriában sem mindig volt ám rózsás, azt jól jelezte az 1950-es közjáték, amikor a tulli reptér melletti, de nem a reptér területén álló amerikai radarállomást szovjet nyomásra le kellett bontani.<sup>7</sup>

Hiába volt megállapodás a repterek és a nyugatiak bécsi szektorai közötti összeköttetésről, a Tulln és Bécs, valamint a Schwechat és Bécs közötti útvonalakra gyakorolható szovjet nyomás lehetősége miatt a nyugatiak jobban ki voltak szolgáltatva, mint Berlinben. Az általános háború veszélye ugyan csekély volt, ám a szovjet megszállók és kommunista kollaboránsaik helyi akciói reális veszélyt jelentettek. A nyugati hatalmak ezért egyrészt minden eshetőségre felkészültek, másrészt viszont ügyeltek arra, nehogy valamilyen lépéssel ürügyet szolgáltatssanak a Szovjetuniónak az agresszív fellépéshez.<sup>8</sup>

A szovjetek persze ettől függetlenül sem riadtak vissza attól, hogy ezeket a reptereket és Bécs közötti útvonalakat ideiglenesen korlátozzák, lezárják, végső soron az ezen folyó közlekedést elbizonytalanítsák. Ürügyül a berlini blokádnál is bevetett kifogást, azaz a „technikai nehézségeket”, például földcsuszamlást hozták fel, de az is előfordult, hogy helyi zavargásokra, azaz munkástüntetésre hívatkoztak, mely utóbbi esetében nem nehéz felfedezni a kommunista szervezésből adódó összefüggéseket a háttérben.<sup>9</sup>

A demarkációs vonalaknál, azaz a szovjet övezet határán természetesen szigorú ellenőrzés folyt, Bécs megközelítése azonban soha nem okozott olyan mértékű problémát, mint Berliné, és ez elsősorban annak köszönhető, hogy Ausztriát nem osztották ketté. Mindazonáltal a berlini blokád idején az ausztriai megközelítési útvonalakon is szigorúbb ellenőrzést gyakoroltak a szovjetek. Nem ritkán előfordult, hogy az Ennsnél vagy Semmeringnél visszafordították a nyugati járműveket, „hiányos papírokra” hivatkozva. Az övezethatár átlépéséhez mind a szövetséges katonáknak, mind a civileknek külön erre a célra kiállított igazolványra volt szükségük.<sup>10</sup> Ha Linzből Bécsbe indult egy jármű mindenféle kíséret nélkül, akkor az utolsó amerikai ellenőrző pont elhagyása után telefonáltak onnan Bécs-

<sup>6</sup> *Prigl* 1993, 148-149. o.

<sup>7</sup> *Schmidl* 2000, 177. o.

<sup>8</sup> *Schmidl* 2000, 172. o., illetve 176-177. o.

<sup>9</sup> *Uo.*, 179. o.

<sup>10</sup> *Uo.*, 177. o.

be. Amennyiben a jármű nem érkezett meg a szokásos időben, azonnal kiküldték az autópálya-ellenőröket.<sup>11</sup>

Bécs megszállásának egyik legkényesebb pontja, mint ahogy azt már érintettük, a légi közlekedés volt. Ha a szektorfelosztás alapjául a gauhatár szolgált volna, akkor a négyhatalmi övezeten belülre került volna négy reptér is: Aspern, Deutsch-Wagram, Schwechat és Seyring. Mivel azonban a szovjetek városhatárhoz ragaszkodása kerekedett felül a felosztásnál, ezek egytől egyig a szovjet övezetbe vagy szektorba estek, igaz, cserébe Schwechatról és Langenlebarnról (Tulln) lemondtak a nyugatiak javára.

A kezdeti megállapodásokat követően 1946 nyarán született újabb, részletesebb megállapodás a légi közlekedésről, ebben véglegesítették a már korábban kijelölt légi folyosókat, valamint szabályozták a légtér és a repterek használatát. A Végrehajtó Tanács 1946. május 15-i ülésén készült jegyzőkönyv tanúsága szerint akkor még minden megszálló légierijének engedélyezték volna, hogy szabadon és korlátlanul használja a légi folyosókat,<sup>12</sup> amelyeket végül a Tanács által június 28-án elfogadott egyezményben némileg módosítottak.

Az 1946. július 1-jén életbe lépő, Ausztria megszállt övezetei fölötti légi közlekedésről szóló ideiglenes egyezmény a következő légi folyosókat rögzítette:

- a) Bécs–Linz–Salzburg–Innsbruck (határai: északon a Schach, Menichdorf, Mautern és Stockerau összekötésével meghúzott képzeletbeli vonal, délen a Mauthausen, Grein, Melk, Bécs vonal)
- b) Bécs – Klagenfurt légi folyosó, 20 km széles (tengelye: a Bruck an der Leitha – a Fertő-tó nyugati oldala – Friedberg –Graz vonal)
- c) Bécs (Tulln vagy Schwechat) – Budapest (Mátyásföld) közötti légi folyosó szintén 20 km széles (tengelye: Tulln – Schwechat – Bruck an der Leitha – Komárom – Budapest)
- d) Bécs (Tulln vagy Schwechat) – Prága közötti légi folyosó 20 km széles (tengelye: Schwechat – Tulln – Ziersdorf – Eggenburg – Drosendorf – Prága vonal)
- e) Klagenfurt – Salzburg, 20 km széles
- f) Klagenfurt – Innsbruck, 20 km széles.<sup>13</sup>

Az a), b), e) és f) légi folyosókat, tehát az Ausztria határain belülieket, mind-egyik megszálló hatalom légi ereje korlátozások nélkül használhatta. A c) és d) folyosókról, a Bécs – Budapest és a Bécs – Prága vonalak használatáról félha-

<sup>11</sup> Az információt Hubert Prigl, osztrák történész osztotta meg a szerzővel.

<sup>12</sup> EXCO/P (46) 140 – mikrofilm (Österreichische Nationalbibliothek)

<sup>13</sup> ALCO/P (46) 87 – mikrofilm (Österreichische Nationalbibliothek)

vonta (10-én és 25-én) előzetes beszámolót kellett benyújtani a szovjet fél felé. Ugyanakkor adott esetben valamennyi megszálló repülői végrehajthattak kényszerleszállást Ausztria bármelyik repterén.<sup>14</sup>

A szovjetek a későbbiekben újra és újra megpróbálták a megállapodást utánpótlás és összeköttetés céljából végrehajtott repülésekre korlátozni, ám sikertelenül tiltakoztak a két reptér civil légitársaságok általi használata (pl. PanAm, British European Airways)<sup>15</sup> és a harci gépek általi igénybevétel ellen.<sup>16</sup> A növekvő civil és katonai igénybevétel miatt 1952 nyarán szükségessé vált a schwechat-i reptér felújítása. Az építési munkálatok ideje alatt a teljes forgalmat Langenlebarnra irányították át,<sup>17</sup> ami az 1945-ös megszállási egyezmények felpuhítását is jelentette egyben, hiszen szabad megközelítést elvileg csak az adott repteret megszálló hatalom élvezett, azaz ez esetben az Egyesült Államok.

Habár az osztrákoknak mindennemű légi közlekedéssel kapcsolatos tevékenységet megtiltottak, a szovjet Vöslauval és az amerikai Langenlebarnnal ellentétben Schwechaton már a megszállás ideje alatt beleszólási jogot kaptak a reptér üzemeltetésébe. A Langenlebarnban landoló gépek száma 1951-ben érte el a csúcst (451), az ezt követő években a reptér jelentősége folyamatosan csökkent, miközben Schwechaté ezzel párhuzamosan nőtt.<sup>18</sup>

### Alternatív repterek a városhatáron belül

Tekintve, hogy a nyugatiak által használt repterek a városon kívül feküdtek, az amerikaiak és a britek kisegítő leszállópályákat hoztak létre szektorukban. Már 1945 őszén elkezdték kiépíteni mini-repterüket, az előbbiek Heiligenstadt városrészben, a Heiligenstädter Straßével párhuzamosan,<sup>19</sup> a britek pedig a Schönbrunni kastély előtt. Mindkét leszállópálya elsősorban kis egymotoros ösz-

<sup>14</sup> Uo.

<sup>15</sup> 1946 tavaszán az amerikai vezérkar abból a feltételezésből indult ki, hogy az amerikai csapatokat a következő hónapokban kivonják Európából, és ezért tervezték a tulli repülőter katonai ellenőrzésének minimalizálását és használatának civil légitársaságoknak történő átadását. Hamarosan be kellett azonban látniuk, hogy a politikai helyzet alakulása nem teszi lehetővé a csapatkivonást, ezért a reptér átadásának tervét is feladták. – in: *Prigl* 2002, 233-239. o.

<sup>16</sup> *Schmidl* 2000, 179. o.; A langenlebarni reptéren 1945-1946 folyamán az amerikai légierő gépein kívül néhány alkalommal a franciák és a britek hajtottak végre kényszerleszállást, illetve ott landoltak a svédok segélyszállító gépei is. – in: *Prigl* 2002, 233. o.

<sup>17</sup> *Uo.*, 239. o.

<sup>18</sup> *Uo.*, 242. o.

<sup>19</sup> Érdekes módon ezt a kis repülőteret az amerikai hadsereg (US Army), és nem az amerikai légierő (US Air Force) üzemeltette. A téma szakértőjével, Hubert Prigllel folytatott beszélgetés során kiderült, hogy az adott területen a k.und k.-időkben repülőgépgyár üzemelt, a leszállópályát tehát feltehetően már akkor használták próbarepülések céljából.

szekötő gépek számára volt használható, és a szövetségesek kivonulásáig, azaz 1955 szeptemberéig üzemben maradt.<sup>20</sup>

A heiligenstadti – más összefüggésben nußdorfi<sup>21</sup> – leszállópályát előszere-tettel használták az amerikai főbiztos Clark és más magas rangú tisztek is, hogy elkerüljék a Tulln és Bécs közötti ellenőrző pontokon gyakori vegzálásokat. A főparancsnok ilyenkor a BIG BOSS névre hallgató Piper L-4 típusú géppel szállt fel Tulln vagy Linz/Hörsching irányába.<sup>22</sup> Mivel a Duna-csatorna menti le- és felszállópálya meglehetősen rövid és keskeny volt, előfordult néhány baleset, nem egyszer halálos kimenetellel.

E leszállópálya miatt egyébként még a helyi közigazgatás is egy amerikai-szovjet konfliktus tűzvonalaiba került. Történt ugyanis 1946 nyarán, hogy a szovjet megszálló felszólította az illetékes bécsi hatóságot a Duna-csatorna vízszintjének megemelésére, hogy hajózhatóvá tegyék, de legalábbis le tudjanak úsztatni rajta „bizonyos tárgyakat”. Az amerikaiak az intézkedéssel szemben kifogást emeltek és megakadályozták annak végrehajtását, arra hivatkozva, hogy a csatorna semmiképpen nem hajózható, tekintve, hogy mindkét végében vasúti hidak roncsai találhatók a vízben, ráadásul a vízszint emelésével ezek kiemelése még kevésbé lehetséges. Az amerikai aggodalom – bár levelezésükben nem említették, de – sokkal inkább annak szólt, hogy veszélyeztetve látták a nußdorfi leszállópályát, illetve az annak renoválására és kibővítésére felhalmozott építőanyagot, amelyet a csatorna magasabban fekvő, kiszáradt mederrészában tároltak. A szovjet városparancsnok, Lebegyenko, természetesen felháborodott azon, hogy az amerikaiak milyen jögon avatkoznak be az ügybe, ugyanakkor végül a szövetségesek az ügyben ártatlan osztrák közszolgák leteremtését követően maguk között rendezték a kérdést.<sup>23</sup>

A leszállópálya bezárása után a csarnokot lebontották, a környékbeli lakosság minden mozdítható tárgyat elhordott. Ma a terület be van építve és egy forgalmas út, a Nußdorfer Lände húzódik ott.

A britek a Schönbrunni kastély és a Wien folyó között egykor megépített leszállópályája helyén ma hatalmas buszparkoló található. Ez is csak kis egymotoros gépek fogadására volt alkalmas, amelyekkel Schwechatra vagy a brit övezetbe lehetett repülni. Ezt is többnyire olyan személyek használták, akik inkább megkímélték magukat az övezethatár-átlépéssel járó kellemetlenségektől. Hogy egyenletes leszállópályát kapjanak, a brit katonák fémrostélyokat fektettek le, de

<sup>20</sup> Prigl 2002, 242-243. o.

<sup>21</sup> Ebben a kerületben volt.

<sup>22</sup> Prigl 2002, 243. o. – Néha veszélyeztetett személyek, pl. Fritz Molden kimenekítésére is ezt a repteret használták.

<sup>23</sup> WStLA, Alliierten-Verbindung der Magistratsdirektion, AV 225/46, illetve Präsidialbüro (Übersetzungsbüro) A 16-8

a leszállópálya még ezzel együtt is szinte állandó javítgatásra szorult. A területre, amelyet nyugaton a kastélyhíd, délen a Schönbrunner Schlosstraße, keleten a Grünbergstraße, északon pedig a Bécs folyó fala és a metró vonala határolt, nyugati irányból repültek be.<sup>24</sup>

Ezen kívül volt még egy kevésbé ismert leszállópálya, a Königlbergen, a mai ORF-központ helyén, amelyről a hietzingi tűzoltóság irataiból tudunk, mivel a tűzoltóságnak minden berepülésnél készenlétben kellett lennie. Ezt a 300 m hosszú és 30 m széles fémrácsos leszállópályát a britek 1951-ben az előző év őszén lezajlott kommunista sztrájkpuccs hatására építették meg kiegészítő légi összeköttetés céljából.<sup>25</sup> A leszállópályákról nem született négyhatalmi megállapodás, a szovjetek pedig állandó jelleggel tiltakoztak használatuk ellen. Az amerikaiak ezért szívesen tárgyalóasztalhoz ültek volna, a britek azonban nem voltak érdekeltek az ügyben. Berlinben a vízi útvonalakra négyhatalmi szabályozás volt érvényben, egyébként az egységes felügyelet megőrzése érdekében a Szovjetunió ellenőrizte a vízi közlekedést Berlinben. Ilyen átfogó szabályozás Bécsben nem volt, igaz, a Dunát a szovjetek ellenőrizték, a légi közlekedés szempontjából viszont nagy jelentőséggel bírt, hogy a folyók, csatornák feletti légtér nemzetközi övezetnek számított, így azon ellenőrizetlenül repkedtek a nyugati gépek.<sup>26</sup>

### Felkészülés az esetleges bécsi blokádra

1948 tavaszán-nyarán a bécsi lakosság és természetesen a nyugati szövetségesek is komoly aggodalommal figyelték a berlini eseményeket. A bécsi szövetségi rendőrkapitányság 1948. június hónapról szóló hangulatjelentése szerint a bécsiek attól tartottak, hogy nyomás alatt a nyugatiak feladják Berlint, és a továbbiakban Bécsben is hasonló helyzet alakulhat ki. Sokan úgy vélték, hogy a berlini események egy újabb háborús konfliktus előjátékai.<sup>27</sup> Nyilvánvalóan nem a bécsi lakosság megnyugtatót szolgáltat, hogy a berlini válság kapcsán lezajló szovjet-amerikai jegyzékváltás során Moszkva határozott párhuzamot emlegetett Bécs és Berlin megszállásának tekintetében.<sup>28</sup> Hogy a lakosságon nehogy pánik legyen úrrá, a szövetségi kormány és a nyugati megszállók tagadtak minden Bécs és Berlin közötti párhuzamot.<sup>29</sup>

<sup>24</sup> Prigl 2002, 247. o.

<sup>25</sup> Hufschmied 2002, 99-101. o.

<sup>26</sup> Az információk forrása a Hubert Prigllel folytatott beszélgetés.

<sup>27</sup> Hufschmied 2002, 35. o.

<sup>28</sup> Ld. A Szovjetunió Egyesült Államokhoz intézett válaszejegyzéke a berlini helyzetről (1948. július 14.) – in: Németh-Tollas 2008, 111. o.

<sup>29</sup> Hufschmied 2002, 38. o. Ld. a fejezet elején található idézetet; érdekes módon 1948 végétől



Egy amerikai tanulmány Bécs esetleges blokádjáról 1948 nyarán megállapította: „Csapataink csapdába kerülnének, fenntartásuk vagy akár visszavonulásuk is szovjet engedélytől és feltételektől függne... Haderőink és a hozzátartozók ki lennének szolgáltatva a szovjet hatóságok kénye-kedvének és bármilyen aljasságnak, amit a szovjet politika célszerűnek vél.”<sup>30</sup>

Ugyanakkor el kell ismerni azt is, hogy a feszültség Bécsben az áprilisi blokád idején nagyobb volt, mint júniusban.<sup>31</sup> Valószínűleg azért is, mert a berlini mini légi hídhoz a nyugati szövetségesek Bécsből, illetve Ausztriából vontak el gépeket.<sup>32</sup> Érezhetően nagyobb nyomás nehezedett szovjet részről is áprilisban a nyugatiakra, mint néhány hónappal később. Kuraszov szovjet főbiztos például ekkor követelte először, hogy a langenlebarni repülőtérhez tartozó, ám nem annak területén, hanem már a szovjet ellenőrzés alatt álló falu területén álló rádióadótornyot távolítsák el. Ezen kívül a szovjet ellenőrzések is megszigorodtak az övezethatárokon.<sup>33</sup>

Más forrásból ugyan nehezen alátámasztható, de Halvorn Ekern, az amerikai főbiztos hivatalának egyik munkatársa tudni vélte, hogy Nyugat-Berlin 1948. június 24-i blokádjával párhuzamosan a szovjetek Bécset is blokád alá vették két napra, azaz lezárták a demarkációs vonalakat az amerikai és a brit övezet felé, ami nyugaton az Ennsnél lévő, délen pedig a judenburgi ellenőrző ponton történő áthaladás megtagadását jelentette.<sup>34</sup>

Az amerikaiak és a britek fontolóra vették, hogy a legnagyobb titoktartás mellett egy bécsi blokád esetére előkészítik a szektoraikon belüli repülőtér megépítését. Az amerikaiak már 1948 júliusában alkalmas helyet keresve vizsgáldtak. Nem sokkal később a britek is megkezdték a „Fecske” akciót, amelynek során Bécs légi úton történő ellátásának lehetőségeit elemezték. A felvázolt koncepciók nemcsak a berlini megvalósítástól tértek el lényegesen, hanem még az amerikai és a brit elképzelés között is jelentős különbségek mutatkoztak. A britek az elképzelhető legrosszabb forgatókönyv szerint kimenekítették volna a városból haderejüket, valamint technikai és közigazgatási személyzetüket, és legjobb esetben is csak saját garnizonjuk ellátását tartották volna megvalósíthatónak.<sup>35</sup>

---

háttérbe szorult a berlini blokád iránti érdeklődés, helyét az államszerződésről folyó tárgyalások vették át. Amikor 1949 tavaszán a blokád végét jelző megállapodás a küszöbön állt, és ennek megfelelő hírek kerültek nyilvánosságra, a bécsiek optimizmusa értelemszerűen a saját sorsukat jobban érintő államszerződés újabb esélyei iránt volt fogékony.

<sup>30</sup> Schmidl 2000, 179. o.

<sup>31</sup> *Uo.*, 177. o.

<sup>32</sup> Információ forrása a Hubert Prigllel folytatott beszélgetés.

<sup>33</sup> *Prigl* 1993, 182. o.

<sup>34</sup> *Hufschmied* 2002, 41. o.

<sup>35</sup> *Hufschmied* 2005, 232-233. o.



Az amerikaiak azonban nem zárták ki, hogy esetleg az egész város ellátását átvegyék, beleértve a szovjet szektort is. Ez is mutatja, mennyire más volt a helyzet Bécsben. A sajátos szektorfelosztás – semleges szektor a belvárosban, a szovjet és a brit szektor kettészakítottsága, azaz két szovjet ellenőrzésű kerület „Nyugat-Bécsben” – a berlini típusú blokád lehetőségét teljességgel kizárta. Még akkor is, ha a nyugati hatalmak pozíciói ott sokkal gyengébbek voltak, mint Berlinben, és emiatt a legrosszabb esetben még a város feladására vagy egy kényszerű katonai megoldásra is gondoltak.<sup>36</sup>

A britek nézete egyébként teljesen logikus és kézenfekvő volt: Ausztriában ugyanis volt központi kormány, amelyre ráadásul 1946 nyarán a Második Ellenőrzési Egyezményben messzemenő jogokat és köteleességeket ruháztak át a szövetségesek. Az élelmezés feladata az osztrák szövetségi kormányé, illetve a bécsi közigazgatásé volt. Amennyiben eme kötelezettségüknek az egyik megszálló beavatkozása miatt nem tudtak volna megfelelni, úgy az az adott megszálló, ez esetben tehát a Szovjetunió felelőssége lett volna. Ha az Egyesült Államok mégis magára vállalja e nehéz feladatot az adott körülmények között, az egyben azt is jelentette volna, hogy a lakosság élelmezésének felelőssége – legalábbis a nyilvánosság szemében – a szovjetekről a nyugati hatalmakra hárult volna.<sup>37</sup> Az amerikaiak azonban fellelkesülve a berlini légi híd sikerén, politikai-propagandisztikus célból mindenképpen elképzelhetőnek tartották e felelősség átvállalását.

Ugyanakkor a légihídhöz is hiányoztak Bécsben a megfelelő feltételek. Mivel a nyugati hatalmak nem rendelkeztek repülőtérrel a város területén belül, ez azt jelentette, hogy Bécs esetleges blokádjánál el lettek volna vágva az általuk használt repülőterektől.<sup>38</sup> A fentebb említett leszállópályák (angolul air strips) Nußdorfban (az USA szektorában) és a schönbrunni kastély előtt (az Egyesült Királyság szektorában) nem voltak mindenfajta időjárás esetén használhatók, és csak egymotoros, azaz kisebb gépek fogadására voltak alkalmasak. Ráadásul a kibővítésükre vagy meghosszabbításukra sem volt lehetőség. Ezen túlmenően ledobásra alkalmas „övezet” sem volt Bécsben, igaz, csupán szénszállítmányok célba ejtésének gondolata merült föl. A kételtű gépek bevetése itt szóba sem jöhetett, mivel – ahogy már említettük – a Duna szovjet ellenőrzés alatt állt.

Az amerikai hadsereg szakértői vizsgálódásaik eredményeképpen Dornbachban az Alszeilét, illetve a Simmeringer Haidét, a britek pedig a Simmeringben talál-

<sup>36</sup> Hufschmied 2002, 38. o.

<sup>37</sup> Schmidl 2000, 189. o.

<sup>38</sup> Az 1945. július 9-i övezetfelosztási egyezmény előírja ugyan, hogy a megszállók a bécsi szektoruk és az azon kívül fekvő repterük között szabad közlekedést élveznek, ez azonban soha nem akadályozta a Szovjetuniót abban, hogy időnként szigorított ellenőrzést gyakoroljon az összekötő útvonalak felett, adott esetben akár le is zárva azokat. – in: Schmidl 2000, 172. és 179. o.

ható Központi temetőtől délre található helyet vélték alkalmasnak. A 17. kerületi (amerikai szektor) Alszeile akkoriban még kevésbé volt beépítve, és ezért lehetővé tette volna egy kb. 1200 m hosszú leszállópálya létesítését.<sup>39</sup> Az erre vonatkozó tervek már 1948 tavaszán megfogalmazódtak Keyes, az amerikai főbiztos „Biztonságvédelmi tervének” részeként.<sup>40</sup> Megépítése mindössze 2-4 hetet vett volna igénybe, ami utólag szinte egyetlen előnye volt a kedvezőbbnek ítélt Simmeringer Haidén kijelölt helyszínnel szemben. Másik előnye kétségtelenül az volt, hogy az amerikai szektorban feküdt és nem a brit 11. kerületben, amellyel a többi nyugati kerület összeköttetése csak a semleges 1. kerületen keresztül volt lehetséges, ami a szovjet elnökség hónapjaiban további bizonytalanságot eredményezett volna.<sup>41</sup>

A dornbachi leszállópálya csak Douglas C-47-eseket tudott volna fogadni, az első berlini tapasztalatok viszont azt mutatták, hogy egy milliós nagyváros ellátása ilyen gépekkel nem megoldható.<sup>42</sup> Mivel a terep a Schafbergtól délre lévő völgyben helyezkedett el, csak jó látási viszonyok mellett lehetett volna használni, ami télen 50%-os kihasználtságot jelentett volna. Összességében a leszállópálya kapacitása napi 168 t árut tett volna ki. Ez valójában csak a brit elképzeléseket elégítette volna ki, azaz csak a nyugati csapatok, hivatalnokaik és családtagjaik ellátását biztosította volna, illetve vészhelyzetben a nyugati személyzet és néhány fontosabb osztrák politikus evakuálását.<sup>43</sup>

További problémát okozott, hogy a tervezett le- és felszállópálya körzetében nem volt megfelelő átrakodó- és raktárhely. Az itt vizsgálódó szakértők ráadásul nem vették figyelembe a környéken élők szükségszerű kitelepítését és néhány ház lebontását.<sup>44</sup>

A legjobb adottságokkal a Simmeringer Haide rendelkezett, nem véletlenül, hiszen a terület az asperni reptér 1912-es megnyitásáig még repüléstörténeti hagyományokkal is bírt.<sup>45</sup> A mező még 1948-ban is alig volt beépítve, és többnyire

<sup>39</sup> Mindkét végén egy közel 200 méteres túlfutást is rászámoltak.

<sup>40</sup> Schmidl 2000, 180. o.

<sup>41</sup> A négyhatalmilag megszállt Bécs felosztása lényegesen eltért Berlin városától: gyakorlatilag 5 szektort különíthetünk el, mivel a négy szövetségesnek juttatott kerületeken felül a központi osztrák intézményeket magában foglaló I. kerület (Innere Stadt) semleges szektor lett, amely fölött, a szövetséges intézmények elnöklésének megfelelően, havi váltásban mindig más megszálló hatalom gyakorolta az ellenőrzést. Ezen kívül mind a szovjet, mind pedig a brit szektor ketté volt szakítva, a szovjeteknek jutott – egész pontosan kiharcolták maguknak – két kerület Bécs nyugati felében is. További sajátosság, hogy a Berlinben szintén hiányzó semleges szektorhoz Bécsben minden megszálló hatalomnak volt közvetlen bejutása, azaz az I. kerülettel érintkező szektorhatára.

<sup>42</sup> Prigl 2002, 252. o.

<sup>43</sup> Schmidl 2000, 182. o.

<sup>44</sup> Hufschmied 2002, 44. o.

<sup>45</sup> Blériot is szállt fel onnan, illetve a Bécs-Budapest-Bécs repülőversenyek fontos helyszíne volt az első világháború előtt. – in: Schmidl 2000, 182. o.

mezőgazdaságilag használták. Igaz, ez is csak további fejtörést okozott, mivel volt némi ellentmondás abban, hogy a város légi úton történő ellátása érdekében tönkretették volna a szintén az élelmiszerellátást szolgáló zöldségtermesztést.<sup>46</sup> A simmeringi terület ennek ellenére további előnyökkel is rendelkezett. Volt vasúti csatlakozása, sík terep lévén, biztonságosabb lett volna a le- és felszállás. Lehetőség volt további bővítésre, szilárdabb volt a talaja és mindenekelőtt képes lett volna nagyobb gépek (C-54-es Douglas Skymaster) fogadására, ráadásul földi irányítással is le lehetett volna szállni, kevésbé kiszolgáltatva a látási viszonyoknak.<sup>47</sup>

Itt már két egyenként 1700 m hosszú leszállópályával számoltak, amelyeket egy rövidebb, kisebb gépek fogadására alkalmas füves pálya is kiegészített volna. Természetesen hosszabb építési időszakra lett volna szükség, mintegy 10 hétre<sup>48</sup>, ami a Simmeringer Haide komoly hátránya volt a dornbach-i tervezett leszállópályával szemben, ugyanakkor az előbbi közel 10-szeres kapacitással bírt volna (kb. napi 1500 t).<sup>49</sup>

Az is világos volt, hogy a két tervezett opció közül csak az egyik megvalósítására kerülhet sor, különben pazarolták volna a rendelkezésre álló forrásokat. Miután a simmeringi reptér megépítése mellett született döntés, 1948. július 26-án az amerikai Egyesített Vezérkari Főnököknek terjesztették elő a terveket. Keyes főbiztos egyidejűleg a Heidelbergben székelő Európai Főparancsnoksághoz is fordult 173 000 négyzetméternyi alumíniumrácsot kérvényezve leszállópályák gyors kialakításához, mielőtt a szovjetek Bécsset is blokád alá vennék.<sup>50</sup>

Berlin és Bécs egyidejű ellátását légi úton az amerikai hadsereg Európai Főparancsnoksága kivitelezhetetlennek tartotta. És mivel Berlin elsőbbséget élvezett, Bécs a felhalmozott készletekre volt utalva, amelyek felhalmozását egyébként már 1948. július 23-án elrendelték. A berlini légihíd kezdeti sikerei láttán azonban mégis belátták Heidelbergben, hogy szükség esetén Bécs hasonló megsegítésére is sor kerülhet, csakhogy ahhoz már nem lett volna elegendő csak az európai légi kapacitás. A globális szintű összevonás viszont másutt sebezhetővé tette volna az Egyesült Államok érdekeltségeinek légvédelmét.

A tervek egyébként is túl optimisták voltak: a berlini akcióban 3 berlini és 10 nyugatnémet reptér volt érintett. Bécs esetében az egész 2 reptér (Linz/Hörsching

<sup>46</sup> *Hufschmied* 2005, 232. o.

<sup>47</sup> *Prigl* 2002, 249. o., *Schmidl* 2000, 183. o.

<sup>48</sup> Ez a becslés meglehetősen reálisnak tűnik, különösen annak tükrében, hogy Berlinben a tegeli reptér is 3 hónap alatt készült el.

<sup>49</sup> *Schmidl* 2000, 183. o. – Összehasonlításképp Berlinben a maximális kihasználtság átlagban napi 8000 tonnát tett ki.

<sup>50</sup> *Uo.*

és Bécs)<sup>51</sup> között zajlott volna le. Ráadásul Bécs ellátásának jelentős része nem Bremenhavenből, hanem Triesztből történt, ezért egy esetleges Hörschingből kiinduló léghíd az ellátási útvonalak nagyszabású átrendezését tette volna szükségessé.<sup>52</sup>

Ennek ellenére augusztus 11-én Omar Bradley, a hadsereg vezérkari főnöke jóváhagyta 82 000 négyzetméternyi acélrács beszerzését, azzal érvelve, hogy annak leszállítása jelezne a szovjeteknek az amerikai elszántságot, hogy fenntartsák pozícióikat Bécsben is. A nagyobb súlya ellenére azért döntöttek az acéllemezek mellett az alumínium helyett, mert hatszor olcsóbbak voltak.<sup>53</sup>

A simmeringi helyszín számos gyenge pontjára az amerikai légierő szakértői hívták fel a figyelmet, akik nehezen magyarázható okokból kifolyólag a lehetséges helyszíneket csak később, 1948. augusztus 20-21-én vizsgálták meg. A megközelítést és a felszállást nem tartották eléggé biztonságosnak, a zavartalan üzemeltetéshez elengedhetetlennek látták elektromos leszállássegítők bevetését. Továbbá számításaik szerint ki kellett volna terjeszteni a területet.<sup>54</sup> Keyes azonban nem hagyta magát eltántorítani, és végül szeptember elején az amerikai légierő európai főparancsnoka, Curtis Le-May tábornok is hozzájárulását adta a tervezethez. Az Egyesült Államok ausztriai főbiztosának azonban be kellett érnie 140 000 négyzetméternyi fémráccsal, amelyet az Európai Főparancsnokság október 21-éig le is szállított, sőt még a szükséges radar- és rádiós berendezések is megérkeztek Bécsbe. Bradley elképzelésével ellentétben azonban az intenzív előkészületek a legnagyobb titoktartás közepette zajlottak. A leszállított rácsokat sem Kaiserebersdorfban<sup>55</sup>, hanem az amerikai szektorban raktározták.

Az előkészületekbe ekkor már a briteket is bevonták, tekintve hogy a megvalósítandó beruházás az ő szektorukat érintette volna. A britek szeptember 16-i memoranduma érdekes módon számolt a tervezett helyszín közelében lévő kaiserebersdorfi laktanyával, amelyet annak ellenére a szovjetek használtak, hogy az a brit kerületben volt. Mindazonáltal a britek – ki tudja, milyen megfontolásból jutottak erre a következtetésre – úgy vélték, a szovjetek blokád esetén rászoríthatók lennének a laktanya kiürítésére, amelyet aztán a repteret védő és kiszolgáló amerikai és brit katonákkal töltenének fel.<sup>56</sup> A közös amerikai-brit bizottság arra a döntésre jutott, hogy – az erőforrások összeadásával – közösen megépítik előbb

<sup>51</sup> De még a britek bekapcsolásával is csak két újabb kiindulási pont állt volna rendelkezésre (Zeltweg és Klagenfurt).

<sup>52</sup> Schmidl 2000, 185. o.

<sup>53</sup> *Uo.*, 184. o.

<sup>54</sup> *Uo.*, 185. o., Prigl 2002, 249. o.

<sup>55</sup> Simmering kerület része, a tervezett reptér térszomszédságában terült el.

<sup>56</sup> Hufschmied 2002, 49. o.

a Simmeringer Haidén az amerikai leszállópályát, majd utána a simmeringi Központi temető mellett a britekét. Ez utóbbinak szintén lett volna közvetlen vasúti csatlakozása, hátránya volt viszont a rendkívül közel fekvő övezethatár, a környéken lévő magas kémények (valószínűleg a Schwechati sörfőzde) és a nyugaton lévő magaslat (Laaer Berg).<sup>57</sup>

A berlini blokád vége egyben azt jelentette, hogy a bécsi reptéri tervek lekerültek a napirendről. Ugyanakkor az amerikai vezetés továbbra sem tartotta kizártnak a két város egyidejű blokádját. Berlin mindenfajta konstellációban elsőbbséget élvezett volna, ezért oda mindenképpen a C-54-esek repültek volna, míg Bécsbe C-82-es és C-119-es típusú repülőgépek szállítottak volna. Ezek kapacitása ugyan nem volt nagyobb, ám kettős törzskonstrukciójuk, rakodóterük nagy felhajtható ajtajával gyorsabb ki- és berakodást tett volna lehetővé. Az egyetlen gond, hogy ezen géptípusokból 1950 januárjáig mindössze 19 gépet szállítottak le, ezért egészen 1951 közepéig nem állt rendelkezésre elegendő gép a bécsi légihíd megvalósítására.<sup>58</sup>

Ennek jelentősége 1950 során mutatkozott meg, amikor a koreai háború kitörése és az ausztriai kommunista sztrájkpuccs újabb aggodalomra adott okot. Ez utóbbi esemény kapcsán ugyanis a szovjetek rövid időre blokád alá vonták az amerikai repteret (Tulln/Langenlebarn) és a Bécsbe vezető közutat.<sup>59</sup> Lényeges változás az 1948-as tervezetekhez képest, hogy ezúttal a magisztrátust is beavatták, illetve további helyszíneket is bevontak a vizsgálódásokba. A korábbi két terület mellett<sup>60</sup> szóba került még ugyanis a Nußberg fennsíkja, a Krottenbachstraße, valamint a schönbrunni kastélypark, azaz közvetlen a kastély mögötti sík terep és a Gloriette magaslata.<sup>61</sup> Ezúttal is azonban Simmering kapta „a legalkalmasabb terep” besorolást.<sup>62</sup>

Az újra felmerülő Alszeile kiépítése 100-300 család áttelepítését tette volna szükségessé. Két temetőt és számos házat, köztük 3-5 nagyobb bérházat le kellett volna bontani. Mindezek mellett későbbi bővítése továbbra sem tűnt megoldhatónak, valamint a rossz látási viszonyoknak köszönhetően ez a helyszín meglehetősen hátra sorolódott. Az új, alternatív helyszínek mindegyikével az volt a baj, hogy rövidek voltak, további bővítésük kizárható volt, a Nußberg eseté-

<sup>57</sup> *Uo.*, 49-50. o., *Prigl* 2002, 250. o.

<sup>58</sup> *Schmidl* 2000, 186. o.

<sup>59</sup> *Prigl* 1993, 187. o.

<sup>60</sup> A dornbachi Alszeile, illetve a Simmeringer Haide és a simmeringi Központi temető melletti terület.

<sup>61</sup> *Hufschmied* 2005, 234. o.

<sup>62</sup> A sorrend a besorolásnál a következőképpen nézett ki: 1. Simmeringer Haide 2. Schönbrunn 3. Nußberg 4. Alszeile 5. Krottenbachstraße

ben nem volt kielégítő az odavezető úthálózat, ráadásul a talajközet mészkőből állt, ami az útgyalu munkálatokat jelentős mértékben megnehezítette volna. A Krottenbachstraßéra nyugati irányból csak kedvezőtlen feltételek mellett lehetett berepülni, a völgyfekvés miatt a látási viszonyok rosszak voltak, és itt is szükség lett volna 50-100 család kilakoltatására és 25-35 ház lebontására. Végül még Simmeringgel sem voltak maradéktalanul elégedettek, lévén hogy újfent aggodalmukat fogalmazták meg a szakértők a kerület problémás megközelítése kapcsán, illetve mert egy magasfeszültségű vezeték is át kellett volna helyezni.<sup>63</sup>

1948-cal ellentétben, ekkor az amerikaiak már nem elégedtek volna meg egy nekik jutó leszállópályával, és mindjárt egy másodikat is építettek volna mellé, akár olyan áron is, hogy a blokádnak kezdetén a repülőgépek először csak építőanyagot szállítottak volna. Az átmeneti időszakot a felhalmozott készletekből vészeltek volna át, a második leszállópálya megépülte után azonban a kapacitás rögtön megugrott volna napi 1500 tonnáról 3600 tonnára. Az acéllemezek ezúttal már kapcsolatokkal lettek volna a talajhoz rögzítve, amit 1948-ban még nem tartottak olyan fontosnak. A légierő pedig egyenesen azt javasolta, hogy ejtsék a fémrácsos megoldást, helyette aszfaltozott kifutópályát építsenek, amely gyorsabban készül el és nem rongálja annyira a gépek kerekeit. Tartós használat mellett persze mindkét megoldás esetén rendszeresen javítgatásokra lett volna szükség, télen azonban még a hó elkortrása is nagyobb nehézségekbe ütközik a fémrácsos pályákon.<sup>64</sup>

Meglehetősen érdekes, ahogy az Egyesített Stratégiai Vizsgálóbizottság megállapította, hogy egy esetleges bécsi léghíd előtt feltétlenül konzultálni kell a NATO-szövetségesekkel, mert a város ellátásának erővel történő kísérletét a Szovjetunió elleni agresszióknak tekinthetnék, és az a válság eskalációjához vezetne.<sup>65</sup> Ausztriában tehát szemmel láthatóan kerülni akarta az Egyesült Államok a súrlódást, miközben Berlinre kiterjesztette katonai védőernyőjét, és világossá tette, hogy ottani pozícióit bármi áron megvédi.

Az osztrák közigazgatás bevonása a tervezésbe mindenképpen értelmes és logikus lépés volt, habár megterhelte a szövetségi kormány és a negyedik megszálló viszonyát. A kabinetet 1950 utolsó heteiben értesítették és annak tagjai részéről meglehetősen pozitív fogadtatásban részesült az elképzelés. 1951. július 20-án a kormány megszavazta a repülőtér tervét, az építési telket ellenszolgáltatás nélkül átengedte a nyugati szövetségeseknek, akik az összes egyéb felmerülő költséget állták.<sup>66</sup> A magisztrátus kidolgozta a kertészetek felszámolásának, máshol történő

<sup>63</sup> Hufschmied 2002, 55-59. o.

<sup>64</sup> Schmidl 2000, 186-187. o., Hufschmied 2002, 62. o.

<sup>65</sup> Schmidl 2000, 187. o.

<sup>66</sup> Hufschmied 2005, 232. o.

kárpótlásának, illetve pénzbeli kielégítésének költségvonzatát.<sup>67</sup> A területet ki-mérték, a kifutópályát cölöpök leverésével kijelölték, az ott élő zöldségtermesztőket pedig értesítették, hogy katonai okokból kifolyólag fel kell adniuk földjeiket.<sup>68</sup>

1951. október végétől a kommunisták masszív propagandát folytattak a reptér megépítése ellen. Megalakult „A simmeringi katonai reptér megépítését ellenző bizottság”, amelynek aktivistái november 1-jén a kora reggeli órákban eltávolították a már levert jelzőcölöpöket. Plakátokkal és szórólapokkal is agitáltak a reptér ellen. 1951. októbere és 1952. januárja között a szovjet és osztrák kommunista lapok (Österreichische Zeitung, Abend, Österreichische Volksstimme) szinte naponta polemizáltak a reptérépítés kapcsán.<sup>69</sup> Tartottak egy kétes legitimitású „népszavazást” is, 1951. november 27-én a hadirokkantak részvételével tüntettek a Simmeringer Hauptstraßen, december 15-én pedig 1400 fős tiltakozó felvonulást tartottak a rennwegi laktanyától az Enkplatzig.<sup>70</sup>

A sors ironiája, hogy a tiltakozások nagy részére a projekt – nyilvánosságra nem hozott – ejtése után került sor. A közlekedési minisztérium 1951. november 27-én a szövetségi kancellárhoz írt bizalmas levélben már a simmeringi reptér-építési beruházás végéről értekezett,<sup>71</sup> amihez nagymértékben hozzájárulhatott a Szovjetunió másfajta hozzáállása Ausztriában, és emiatt, ahogy az a fentebbi amerikai vizsgálóbizottsági megállapításból is kitűnik, mindkét fél kerülte a lehetséges konfliktusforrásokat. Persze a tervekről véglegesen csak 1953-ban, Sztálin halála és a koreai háború befejezése után mondtak le.

Az egyetlen kézzel fogható intézkedés, amelyet az esetleges blokádtól tartva foganatosítottak, a „mókusketrec” akció (Operation Squirrel Cage) volt. 1948. július 23-án elrendelték titkos raktárak létesítését, amelyekben 84 napi élelmet<sup>72</sup> és 6 hónapra elegendő szénkészletet halmoztak fel a teljes bécsi lakosság és a nyugati megszálló hatalmakhoz tartozó katonák és személyzet részére.<sup>73</sup> A Simmeringer Haidén megépítendő reptérre szánt három hónap éppen ennek a 84 napnak felelt meg, azzal számolva, hogy a leszállópálya elkészültéig a titkos depókból élelmezik a várost. A készletek felhalmozását mind Bécsben, mind Triesztben Keyes azért rendelte el, hogy a szovjetek zsarolási lehetőségeit gazdasági tekintetben

<sup>67</sup> Prigl 2002, 250. o.

<sup>68</sup> Hufschmied 2005, 232. o.

<sup>69</sup> „Bombázó reptér”, „háborús reptér”, „háborús előkészületek” szerepeltek kedvelt kifejezéseként a cikkekben. – in: *Uo.*, 232-233. o.

<sup>70</sup> Hufschmied 2002, 82-83. o.

<sup>71</sup> Prigl 2002, 251. o.

<sup>72</sup> Ez 1948 közepén 1550 kalória/lakos/nap szükséglettel számolva egész Bécs lakosságára jött ki, csak a nyugatiak ellenőrizte szektorokat véve alapul 114 napra lett volna elegendő.

<sup>73</sup> Schmidl 2000, 184. o.



csökkentsék, bár kétségkívül felsőbb utasításra történt és azt a célt is szolgálta, hogy a légihidhoz szükséges technikai potenciált Berlinre koncentrálhassák.

A készleteket 28 bécsi raktárban tárolták, 1948 nyarán 17 millió amerikai dollár értékben. A raktározási költségek – a 131 osztrák alkalmazottal együtt – évi 6 millió schillingre rúgtak.<sup>74</sup> A költségeket kezdetben amerikai forrásból állták, kétharmadát a hadsereg költségvetéséből, egyharmadát gyakorlatilag a Marshall-tervből. 1949-től az egészet a Marshall-terv keretében ráterhelték az osztrák kormányra, de az amerikai felügyelet megmaradt.<sup>75</sup>

1950 októberében aztán a rotáció felelősségét, azaz a romlandó áruk folyamatos lecserélését is az osztrák hatóságok vették át. A rizs és a liszt lecserélése általában könnyen ment, a tejpor, a zabpehely, a hüvelyesek és a húskonzervek iránt viszont az osztrákok nem különösebben érdeklődtek.<sup>76</sup> 1955 elején még készleten volt 1800 tonna lóhús-konzerv, amit végül kutyaeledelként adtak el.<sup>77</sup>

1951-ben a raktárak még 68 000 tonna élelmiszert rejtettek. Mivel az 1950-es években a blokád valószínűsége egyre kisebb lett, ezért 1954 januárjáig felezték a készletet, azaz lecsökkentették, hogy 45 napra elegendő legyen, 1954 közepéig pedig 15 napnyi szükségletre csökkentették, mindazonáltal a megszállás végéig fenntartották őket.<sup>78</sup>

Bécs tehát szerencsés szektorfelosztásának, valamint annak a ténynek köszönhető, hogy elkerülte a blokád, hogy a négy hatalom közös hozzájárulásából egységes osztrák kormány jöhetett létre, amely a négyhatalmi megszállás és az egykori szövetségesek közötti hidegháborús súrlódások ellenére biztosította az ország egységét. A „szerencsés” szektorfelosztásban ugyan szerepet játszott az is, hogy Bécs és Ausztria esetében a nyugati hatalmak már rendelkeztek berlini tapasztalatokkal, így az övezeti egyezmények megszületésekor azok felhasználásával ragaszkodhattak bizonyos irányelvekhez. És természetesen azt sem szabad elfelejtenünk, hogy Ausztria más szerepet töltött be a nagyhatalmi játszmákban, mint Németország. Jelentősége, életképessége a Németországról történő leválasztásában és végleges elkülönítésében mutatkozott meg, miközben az is az igazsághoz tartozik, hogy megosztás esetén Ausztria szovjet megszállási övezetbe eső fele kevésbé lett volna életképes, és jobban rá lett volna szorulva a Szovjetunió gazdasági és politikai (katonai) támogatására.

<sup>74</sup> Akkori értéken 230 000 amerikai dollár.

<sup>75</sup> Schmidl 2000, 190-191. o.

<sup>76</sup> Hufschmied 2002, 109. o.

<sup>77</sup> Schmidl 2000, 191. o.

<sup>78</sup> Uo., Hufschmied 2005, 233. o.

**Felhasznált irodalom**

- ALCO** – Sitzungsprotokolle des Alliierten Rates (a Szövetséges Tanács üléseinek jegyzőkönyvei) = ALCO – mikrofilm (Österreichische Nationalbibliothek)
- Clay 1950** – Clay, Lucius D.: *Entscheidung in Deutschland*. Verlag der Frankfurter Hefte, Frankfurt a. M., 1950.
- EXCO** – Sitzungsprotokolle des Exekutiv-Komitee (a Végrehajtó Bizottság üléseinek jegyzőkönyvei) = EXCO – mikrofilm (Österreichische Nationalbibliothek)
- Hufschmied 2002** – Hufschmied, Richard: *Wien im Kalkül der Alliierten (1948-1955). Maßnahmen gegen eine sowjetische Blockade*. Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz, 2002.
- Hufschmied 2005** – Hufschmied, Richard: Westalliierte Planungen und Maßnahmen gegen eine sowjetische Blockade Wiens 1948-1955. – in: Karner-Stangler 2005
- Mueller 2005** – Mueller, Wolfgang: *Die sowjetische Besatzung in Österreich 1945-1955 und ihre politische Mission*. Böhlau Verlag, Wien-Köln-Weimar, 2005.
- Németh-Tollas 2008** – Németh István – Tollas Gábor (Szerk.): *Berlin, a megosztott város*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2008.
- Prigl 1993** – Prigl, Hubert: *Die Geschichte des Fliegerhorstes Langenlebarn von 1936 bis heute*. A Bécsi Egyetemre benyújtott disszertáció, 1993. (megtalálható: Fachbibliothek für Geschichtswissenschaften, Universität Wien)
- Prigl 2002** – Prigl, Hubert: Bekannte und unbekannte Flugplätze und Flugplatzprojekte in Wien von 1909 bis heute. – in: *Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien*, 57/58 (2002).
- Rauchensteiner 1979** – Rauchensteiner, Manfred: *Der Sonderfall. Die Besatzungszeit in Österreich 1945 bis 1955*. Verlag Styria, Graz-Wien-Köln, 1979.
- Schmidl 2000** – Schmidl, Erwin A.: „Rosinenbomber“ über Wien? Alliierte Pläne zur Luftversorgung Wiens im Falle einer sowjetischen Blockade 1948-1953. – in: Schmidl, Erwin A. (Szerk.): *Österreich im frühen Kalten Krieg 1945-1958. Spionage, Partisanen, Kriegspläne*. Böhlau Verlag, Wien-Köln-Weimar, 2000.
- WStLA**– Wiener Stadt- und Landesarchiv, Magistratsdirektion  
Wiener Stadt- und Landesarchiv, Hauptarchiv – Akten – Kleine Bestände:  
Einzelne Zeiträume und Ereignisse, Alliierte Besatzung  
Wiener Stadt- und Landesarchiv, Alliierten-Verbindung  
Wiener Stadt- und Landesarchiv, Übersetzungsbüro